VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 206)
z dnia 12 grudnia 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 206)

12 grudnia 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 1957).

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Roman Stencel** prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców, **Łukasz Kucharski** prezes Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, **Jan Domasik** prezes Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców wraz ze współpracownikiem, **Krzysztof Szymański** prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców, **Włodzimierz Zientarski** prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Kierowca PL wraz ze współpracownikiem, **Maciej Wroński** dyrektor Biura Prawnego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, **Tadeusz Wilk** dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszania Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Krowiranda, Jolanta Misiak, Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Michał Baranowski, Dariusz Dąbkowski** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry. Pozwólcie państwo, że rozpoczniemy. Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam państwa posłów. W tej chwili resort infrastruktury i rozwoju, tym razem się nie pomylę, reprezentuje pan dyrektor Łukasz Twardowski. Za chwilę przybędzie pan minister Zbigniew Rynasiewicz, który w tej chwili przemawia z trybuny sejmowej i zaraz do nas dołączy. Mamy też na sali liczną reprezentację strony społecznej.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje pierwsze czytanie komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, druk nr 1957. Przypomnę, że jest to inicjatywa naszej Komisji. Zgodziliśmy się co do tego, że przed panią marszałek reprezentował nas nasz współprzewodniczy, pan poseł Leszek Aleksandrzak.

Pytam w tym momencie czy są uwagi do proponowanego porządku? Nie widzę.

Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek. Przystępujemy do jego realizacji. Oddam głos przewodniczącemu, panu posłowi Leszkowi Aleksandrzakowi. Proszę o przedstawienie idei projektu.

Poseł Leszek Aleksandrzak (SLD):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, projekt ustawy o kierujących pojazdami jest zmianą do ustawy, którą niestety przyjęliśmy już pół roku temu i dzisiaj musimy zmieniać. Po wejściu ustawy w życie okazało się, że niektóre przepisy utrudniają kwestie egzaminacyjne w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego. I to jak gdyby jest główna idea zmian. Ale o tych zmianach bardzo króciutko, bo myślę, że podkomisja pracująca nad projektem szczegółowo je omówi. Pozwolę sobie tylko w kilku zdaniach powiedzieć o idei projektu ustawy i co chcemy tą ustawą zmienić.

Po pierwsze, dużo problemów sprawiał nadzór nad jakością pytań egzaminacyjnych zadawanych podczas teoretycznej części egzaminu państwowego na prawo jazdy. Poprzednia ustawa przekazała te zadania do wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Okazało się, że system teleinformatyczny egzaminowania, jak i same pytania egzamina-

cyjne, nie do końca i nie zawsze były własnością wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Ponadto pytania nie były jednakowe czy o jednakowej skali trudności. W projekcie proponujemy, ażeby za pytania, jak poprzednio, odpowiadał jednak organ centralny i przekazywał je do WORD-ów. To jest jakby pierwsza kwestia.

Druga kwestia jest związana z możliwością przystąpienia do państwowego egzaminu na prawo jazdy na niższe kategorie. W poprzedniej ustawie był to dość problematyczny przepis. W projekcie chcemy to tak uregulować, aby osoby mające prawa jazdy wyższej kategorii, mogły zdawać egzaminy na niższe.

Następna kwestia dotyczy instruktorów i egzaminów na instruktorów nauki jazdy. W projekcie ustawy proponuje się, aby była to informacja publiczna i aby nie można było blokować możliwości publikowania czy rozpowszechniania pytań egzaminacyjnych, ale dać tylko możliwość kontrolowania tego procesu.

Kolejna kwestia to tak zwane obowiązkowe warsztaty doskonalenia zawodowego. W dotychczasowej ustawie przepisy mówią, że warsztaty powinni odbywać wykładowcy i instruktorzy nauki jazdy. Jeżeli jednak jakaś osoba łączy obydwie funkcje, to według nieprecyzyjnego przepisu okazuje się, że powinna dwukrotnie uczestniczyć w kursach. Chcemy to zmienić i doprowadzić do tego, aby tylko jeden raz taka osoba uczestniczyła w warsztatach.

Oczywiście, proponujemy wiele innych przepisów. Jest wiele przepisów szczegółowych dotyczących działów, o których mówiłem. Proponujemy, aby nowe przepisy weszły w życie dopiero po 3 stycznia 2016 r., aby do tego czasu mogły funkcjonować wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, które mają już podpisane umowy na pytania i na egzaminy. Pozwala to WORD-om na dalszą pracę na dotychczas posiadanych systemach teleinformatycznych. Ustawa wprowadzi nowe regulacje dopiero od 3 stycznia 2016 r.

Wiem, że problematyczna jest opłata za przeprowadzenie części teoretycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy. Bardzo często zwracają na to uwagę WORD-y. Opłata ta, będąca przychodem funduszu, wynosi 15% od wpływów z egzaminów i ma być wykorzystana na nadzór i prowadzenie pytań egzaminacyjnych. WORD-y zwracają uwagę, że jest to dla nich znacząca kwota i stanowi duży ubytek finansowy. Pewnie nad tym problemem będziemy musieli się również zastanowić.

Panie przewodniczący, byłyby to najważniejsze z zasad, które ma wprowadzić projekt ustawy. Istotne jest jedno; w projekcie skonsumowane zostały wszystkie uwagi wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego i specjalistów, zgłaszane po półrocznym okresie funkcjonowania ustawy. Tyle uwag ogólnych dotyczących proponowanego projektu ustawy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu. Właśnie na posiedzenie Komisji dotarł sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, pan Zbigniew Rynasiewicz, witamy serdecznie.

Zanim dokonam otwarcia debaty, prosiłbym pana ministra o odniesienie się do propozycji Komisji. Jak już wspomniałem, projekt ustawy jest inicjatywą komisyjną i nie jest to temat nam obcy. W tym momencie prosiłbym o kilka słów w imieniu resortu. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, generalnie rząd wyraża stanowisko pozytywne do komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami. Pozytywnie oceniamy projekt między innymi dlatego, że w sposób jasny i precyzyjny określa, że WORD-y są odpowiedzialne za wybór systemu teleinformatycznego do przeprowadzenia egzaminu na prawo jazdy. Również minister właściwy do spraw transportu jest wskazany jako podmiot, który odpowiada za zatwierdzenie bazy pytań egzaminacyjnych stosowanych na państwowych egzaminach na prawo jazdy. Zobowiązanie ministerstwa do powołania komisji weryfikującej pytania egzaminacyjne też uważamy za stworzenie bardziej czytelnych zasad, jeśli chodzi o egzaminowanie, jak również przygotowanie do egzaminu kandydatów na kierowców. Podobnie pozytywnie oceniamy wszelkie regulacje, o które zabiega środowisko związane z całym obszarem szkolenia

kandydatów na kierowców, jak również z obowiązkami wynikającymi z projektu. Jednak w trakcie dalszych prac legislacyjnych projekt ustawy powinien być doprecyzowany w części dotyczącej szkolenia zawodowego instruktorów nauki jazdy. Uważamy, że nad projektem komisyjnym warto popracować. Jest to bowiem projekt, który rozwieje wiele wątpliwości środowiska ściśle związanego ze szkoleniem, czyli z ośrodkami szkolenia, z WORD-ami i ze szkołami nauki jazdy. Warto o tym podyskutować, bo jest wiele problemów nabrzmiałych, także takich, które przy obecnym niżu demograficznym, stanowią pewien problem dla WORD-ów i dla szkół. Warto ten problem rozwiązać i stworzyć rozwiązania bardziej przyjazne.

Dwa zdania na temat odpisu, czyli powołania funduszu celowego. W ocenie rządu nie uważamy, że WORD-y powinny przekazywać aż tak wiele, bo 15% opłaty za przeprowadzenie części teoretycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy. Utworzenie proponowanego funduszu i zasilanie go środkami z WORD-ów nie uważamy za zasadne. Proponujemy, aby jedynie półtora procenta dochodu WORD-u z części teoretycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy było przekazywane do budżetu państwa. Uważamy też, że prace komisji powołanej przez ministra właściwego do spraw transportu do spraw pytań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie państwowym na prawo jazdy powinny być finansowe z budżetu państwa. Podobnie ma to miejsce w przypadku komisji egzaminacyjnej dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy. To też stanowi jakieś rozwiązanie problemu. Obecne przepisy stawiałyby wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego w bardzo niekorzystnej sytuacji, czego nie chcemy czynić. Tym bardziej że jak wcześniej wspominałem, sytuacja wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w nowej rzeczywistości jest specyficzna. Nad tym też trzeba się zastanowić w sposób pozytywny dla tych instytucji.

Generalnie więc pozytywnie opiniujemy projekt komisyjny. Uważamy, że warto nad nim popracować. Oczywiście, od decyzji Komisji już zależy jaką przyjmie formułę pracy nad projektem ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu ministrowi.

Przechodzimy do debaty w sprawie ogólnych zasad projektu oraz pytań posłów i odpowiedzi wnioskodawcy. Bardzo proszę; zgłosił się pan poseł Michał Wojtkiewicz, bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Przepraszam bardzo, panie ministrze, jesteśmy w gronie chyba najbardziej kompetentnym. Chciałem poruszyć następującą sprawę. Niedawno w telewizji pokazano taką oto sytuację: odbiera się prawo jazdy ludziom, którzy zdali państwowy egzamin na prawo jazdy dlatego, że zdawali go w szkole nie mającej legalizacji. Chciałem zapytać czy jeśli zdałem państwowy egzamin, dostałem prawo jazdy i wszystko odbywało się *lege artis* w szkole państwowej, można mi to prawo odebrać, odebrać tylko dlatego, że zostało wyciągnięte, że ktoś nie miał licencji na prowadzenie szkoły nauki jazdy? Czy to nie byłoby ewenementem czy precedensem? Przecież nawet nie trzeba chodzić do szkoły nauczającej kierowców, tylko od razu można pójść na egzamin. Jak ktoś go zda – dobrze, jak nie – trudno, dziękuję bardzo.

Oczywiście, szkoły mogą być A, B, C, D i inne, ale mogą mieć licencję. Niezależnie od tego petent, który chce zdawać egzamin na prawo jazdy, wcale nie musi chodzić do szkoły, tylko może od razy przystąpić do egzaminu. Chciałem zapytać, czy w nowych przepisach jest to uwzględnione? Jakie jest o tym zdanie szanownego grona? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, szczególnie państwa, których nie wszyscy znają, o przedstawianie się, jako że posiedzenie jest nagrywane. Bardzo proszę.

Prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców Roman Stencel:

Roman Stencel, prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców. Panie przewodniczący, państwo posłowie, panie ministrze, szkoda, że tak późno, ale lepiej późno niż wcale. Chyba całe środowisko czeka tej ustawy jak zmiłowania. Jak wiemy, już rok trwa awaria wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Nie chcę w tej wypowiedzi mówić o szczegółach; będziemy o tym mówić na innym etapie procedowania projektu ustawy. Trochę byłem zaniepokojony tym, jak pan poseł Leszek Aleksandrzak na początku powiedział, że w projekcie komisyjnym uwzględniono wszystkie postulaty wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Nic bowiem pan poseł-wnioskodawca nie powiedział o postulatach środowiska ośrodków szkolenia kierowców. Ale pan minister Rynasiewicz w swoim wystąpieniu jednak nie zapomniał o tym obszarze i o nim wspomniał.

Myślę, że pan przewodniczący Żmijan potwierdzi, że również nasze środowisko wypracowało postulaty i że zostaną one uwzględnione przy dalszym procedowaniu projektu. W projekcie jest o wiele więcej obszarów do uregulowania i do doprecyzowania, niż tych, o których mówił pan poseł Leszek Aleksandrzak. Mamy nadzieję, że te sprawy zostaną załatwione. Nasze środowisko i w zasadzie cała Polska, z ogromną niecierpliwością czeka na jak najszybsze zakończenie prac nad nowelizacją ustawy i na wdrożenie przepisów znowelizowanej ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Mam świadomość, że problemów jest niemało, zresztą media o tym donoszą. Środowisko szkolenia kierowców, ale także ośrodki egzaminowania kierowców, sygnalizowały i sygnalizują problemy czy cały wachlarz problemów dotyczących funkcjonowania ustawy. Dlatego podjęta została inicjatywa komisyjna dokonania zmian niektórych przepisów. Jestem głęboko przekonany, że będzie to okazja aby popracować nad problemami.

Zgłaszał się pan poseł Tomasz Kamiński, bardzo proszę. Kto z państwa jeszcze chciałby zabrać głos? Proszę, panie pośle.

Poseł Tomasz Kamiński (SLD):

Dziękuję panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni goście, panie ministrze, problemów oczywiście jest dużo, jak powiedział pan przewodniczący, chociaż pan premier mówi co innego, że problemów nie ma, ale my wiemy, że są problemy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Mówimy o tym obszarze, panie pośle.

Poseł Tomasz Kamiński (SLD):

Chciałbym zgłosić wniosek formalny, aby zakończyć dyskusję i powołać podkomisję nadzwyczajną. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wcześniej zgłaszał się pan poseł Arkadiusz Litwiński, później zabierze głos pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję. Skoro jest to część ogólna debaty i padają pytania, ja również chciałem o coś spytać pana ministra, a właściwie o coś poprosić, jeśliby się okazało, że odpowiedź na pytanie nie jest możliwa dzisiaj. Jeśli odpowiedź okaże się jednak zbyt szeroka, poproszę o konkluzję, ale już na posiedzeniu podkomisji, którą zapewne powołamy, i to niezależnie od tego, czy wejdzie ona do ustawy, czy nie.

Na sali są obecni interesariusze problemu. Jest zresztą rzeczą naturalną, że na posiedzeniu Komisji są reprezentowani zarówno dzisiaj, jak i przy wcześniejszych uzgodnieniach, zarówno WORD-y, jak i inne ośrodki szkolenia kierowców. Wydaje się, że tak przy rozpatrywaniu wielu innych kwestii, na posiedzeniu brakuje sformalizowanej i instytucjonalnej reprezentacji najważniejszego klienta w całym przedsięwzięciu, jakimi są kierowcy. Tymczasem mnie by bardzo interesowało spojrzenie na omawiany dzisiaj projekt ustawy

również od strony kierowcy. O edukacji często pół żartem i pół serio mówimy, że jest to zbyt ważna sprawa, by jej regulowanie oddawać w ręce wyłącznie nauczycieli. Podobnie jest z kształceniem kierowców. Musimy również brać pod uwagę stanowisko kandydatów na kierowców, którzy są rozsądni i dbają o swoje umiejętności, ale też, którzy nie chcą być poddawani niekiedy przesadnym, a w każdym razie nieżyciowym regulacjom.

Pytanie, które chcę zadać, dotyczy stanowiska resortu w kwestii wyboru systemu szkolenia przyszłych kierowców. Uważam, że ani nie powinniśmy mieć kompleksów, ale też nie powinniśmy zawsze wszystkiego próbować wymyślać sami. Jeśli w Europie, zwłaszcza w Europie, są jakieś dobre wzorce, które warto by na nasz obszar przekopiować, to trzeba z nich skorzystać. Dlatego prosiłbym o odpowiedź – czy ministerstwo dostrzega takie wzorce i systemy dobrze sprawdzające się w innych krajach, zwłaszcza w krajach Unii Europejskiej? I czy prace nad wdrożeniem podobnych tego typu rozwiązań będą prowadzone w ministerstwie czy z inicjatywy ministerstwa? Jeśli taka odpowiedź nie jest możliwa w tej chwili, to bardzo bym prosił, żeby przygotować ją w najbliższych tygodniach czy dniach we współpracy ze służbami. Zresztą myślę, że jesteście w bieżącym kontakcie branżowym z odpowiednikami resortu infrastruktury i rozwoju z innych państw Unii Europejskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Można?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Już prosiłem.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przede wszystkim wpisuję się w pytanie pana posła Michała Wojtkiewicza, utożsamiam się z jego obawami i troską o kierowców. Gdy pojawiają się głosy, słuszne skądinąd, żeby jak najszybciej przyjąć projekt ustawy, bo środowisko, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego i wszyscy zainteresowani na to czekają, pragnę państwu przypomnieć okoliczności towarzyszącej przyjęciu w poprzedniej kadencji ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, bo to między innymi była przyczyna wszelkiego zła. Apeluję do wszystkich państwa biorących udział w procesie legislacyjnym o głęboką refleksję. Apeluję zwłaszcza do tych posłów, którzy wówczas bezrefleksyjnie poparli projekt rządowy. W decyzjach, które państwo podjęliście, mówię odpowiedzialnie w trzeciej osobie – podjęliście, tkwi całe zło.

Jeżeli dzisiaj już pojawiają się wątpliwości co do komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy i jeżeli jeszcze pojawią się dalsze wątpliwości, apeluję do wszystkich państwa, aby je rozważyć, żebyśmy za dwa czy za trzy lata nie mieli ponownie do czynienia z takim oto zjawiskiem. Komisja Infrastruktury na posiedzeniu ocenia bardzo negatywnie ustawę przyjętą przed kilkoma laty, dzisiaj czy za miesiąc, i stwierdza, że trzeba wreszcie coś zmienić, bo środowisko oczekuje zmian jak kania dżdżu. Stąd olbrzymia prośba do państwa i jednocześnie apel. W imię doświadczeń sprzed kilku lat, w imię doświadczeń z przepychania ustawy kolanami i bezrefleksyjnego poddania się politycznemu nakazowi, więc w imię tego wszystkiego apeluję do państwa, żeby dzisiaj przepracować projekt ustawy godnie, racjonalnie i na tyle skutecznie, aby ten temat został zamknięty. To jedna kwestia.

Natomiast, panie pośle Kamiński, zgłaszam głos przeciw pana wnioskowi o zamknięcie dyskusji nad komisyjnym projektem ustawy. Nie po to państwo z całej Polski przyjechali na posiedzenie Komisji, ażeby w tym momencie zamknąć debatę i nie pozwolić nam usłyszeć ich opinii na temat tego co zostało skopane i zburaczone, przepraszam za określenia, w poprzednim procesie legislacyjnym. Oczywiście, jeżeli taka będzie wola ze strony gości. Tak, pani poseł, zostało zepsute, zniszczone, bezrefleksyjnie Sejm został wykorzystany do tego, żeby przyjąć złe propozycje rządowe. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Kto z państwa następny do zabrania głosu? Bardzo proszę, pan prezes Włodzimierz Zientarski, bardzo proszę.

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Kierowca PL Włodzimierz Zientarski:

Szanowni państwo, chciałem podziękować panu posłowi Arkadiuszowi Litwińskiemu za jego słowa, bo powinny one być bardzo mocno podkreślane. Szanowni państwo, za każdym razem gdy mam zaszczyt uczestniczenia w obradach Komisji, mam skurcz serca gdy słyszę o interesach grup. Mnie to po prostu boli. Zastanawiam się nad tym, jakie mogą być tego konsekwencje. Jest bowiem interes ośrodków szkolenia kierowców, jest interes wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Jest również interes całej masy różnego rodzaju środowisk, które przedstawiają swoje propozycje. Bardzo możliwe, że są to propozycje szalenie ważne ze społecznego punktu widzenia, choć wszyscy mówią – występujemy w interesie naszych grup społecznych.

Może byśmy zastanowili się nad jedną rzeczą, o czym wspomniał pan poseł Litwiński – występujmy w interesie wszystkich kierowców w Polsce i jak ten interes będzie zagwarantowany. Zostawmy na boku swoje prywatne sprawy, sprawy swoich ośrodków szkolenia kierowców, swoich wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, tego wszystkiego co na co dzień reprezentujemy. Pomyślmy o jednym, jest jeden wielki interes człowieka w Polsce. I koniec. Nie działajmy inaczej, bo to jest już jakiś rodzaj lobbingu. Na Boga jedynego – nie powinno być żadnego lobbingu. Prawo o ruchu drogowym jest na dobrą sprawę apolityczne i nie powinno być związane z interesami poszczególnych grup społecznych. Powiedzmy to raz mocno i wyraźnie. Wtedy będziemy mieć szansę zrobienia wreszcie prawa, które co roku nie będzie zmieniane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan przewodniczący Józef Racki.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, przyjęte przez nas prawo spełniło swoje oczekiwania, ale czas wykazał jeszcze słabości niektórych przepisów, które w trakcie debatowania nad projektem ustawy może jeszcze nie do końca sprecyzowaliśmy. Do tego się przyznaliśmy i dzisiaj wracamy do sprawy. Będziemy chcieli poprawić to, czego poprawienie jest niezbędne. Jednocześnie próbujemy wyjść naprzeciw oczekiwaniom kierowców, dla których tę ustawę tworzymy.

Podzieliłbym stanowisko pana ministra dotyczące 15% kwot odprowadzanych na docelowy fundusz, jak również tworzenia funduszu. Nie wszystkie WORD-y są dzisiaj w stanie się utrzymywać. Nie mówmy, że ośrodki te mają dużą kasę i nie wiedzą co z nią zrobić. Każdy dobry ośrodek ruchu drogowego inwestuje w swój rozwój. Z tego co wiem, niektóre wojewódzkie ośrodki przygotowują płyty poślizgowe, one też kosztują. Robią to po to, żeby poprawiać bezpieczeństwo jazdy, o czym mówił przedmówca.

Chciałbym również zwrócić uwagę, żeby podczas obrad podkomisji powołanej do dalszych prac nad projektem ustawy zastanowić się nad rolą psychologa w procesie szkolenia kandydatów na kierowców. Rozmawiałem o tym z przedstawicielami ośrodków szkolenia na prawo jazdy. Temat ten przewijał się również w trakcie debaty nad ustawą. Kierowcy mają problem z prowadzeniem pojazdu po zmianie samochodu. Zdarza się, że kandydat na kierowcę przeżywa traumę zdając egzamin na prawo jazdy na innym samochodzie, niż na którym odbywał jazdy próbne. Być może należy psychologa usytuować w innym miejscu, być może przypisać mu inną rolę w procesie kształcenia kierowców, aby wspomagał kandydatów przystępujących do egzaminu na prawo jazdy.

Rozpatrując rolę psychologów należy pochylić się również nad szkoleniem osób prowadzących szkolenie kierowców. Chodzi o to, aby szkoła była prowadzona dobrze i prawidłowo. Z informacji zebranej przeze mnie na moim terenie wynika wyraźnie, że jednak organ nadzorczy, jakim jest starosta, nie przykłada się do kontroli szkół nauki jazdy. Jeżeli są szkoły, w których procent osób zdających egzamin na prawo jazdy wynosi 70, 80 i 90%, a są także szkoły, gdzie procent ten sięga zaledwie 10 czy 20%, to nie wiem, kto ponosi za to winę i kto powinien za to odpowiadać. Dlatego uważam, że przypisanie staroście zadań kontrolnych powinno być jednak egzekwowane w nieco inny sposób.

Przychylam się do wniosku, który padł wcześniej, o powołanie podkomisji, która rzeczywiście będzie miała czas na procedowanie i weźmie pod uwagę wnioski zgłoszone wcześniej do projektu ustawy. Do mnie również wpłynęły poprawki do projektu, przekażę je członkom podkomisji. Proponuję, byśmy po wyczerpaniu dyskusji przystąpili do wyboru składu podkomisji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kto z państwa jeszcze chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan Maciej Wroński, później pan poseł Michał Wojtkiewicz. Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor Biura Prawnego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, bardzo spodobała mi się wypowiedź pana redaktora Włodzimierza Zientarskiego. Cały czas ustawa jest zmieniana ze względu na czyjeś interesy; a to interes ośrodków szkolenia kierowców, a to interes wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Ministerstwo nie zaprosiło do rozmowy o zmianach w ustawie ludzi związanych czy to z bezpieczeństwem ruchu drogowego, czy z kierowcami, czy też z tymi ludźmi, którzy kierowców zatrudniają. A szkoda, bo naprawdę ustawa stwarza bardzo dużo problemów i w obecnym kształcie nie realizuje założeń, czyli dążenia do bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym.

Może przypomnę niektóre tylko założenia, które zostały już dawno temu odrzucone w procesie legislacyjnym. Przede wszystkim powszechna edukacja dzieci i młodzieży, uzyskiwanie karty rowerowej w szkole jako obowiązek każdego ucznia sprawnego fizycznie do kierowania rowerem. Przypomnę także inicjatywy wpisane w projektach rządowych, jak na przykład jazda z osobą towarzyszącą. Przypomnę chociażby to, co by w najpełniejszy sposób sprawdzało kwalifikacje młodego człowieka, kandydata na kierowcę, czy jazda poza obszarem zabudowanym…

Szanowni państwo, popatrzcie, ile wypadków drogowych następuje ze względu na nieprawidłową ocenę sytuacji, nieprawidłowo podjęty manewr wyprzedzania. Przecież tego nikt nie sprawdza poza obszarem niezabudowanym. Rozumiem, że to powoduje pewne dodatkowe koszty i stwarza problemy w trakcie szkolenia, ale o tym powinniśmy dyskutować, a nie o tym, czy system teleinformatyczny ma być taki czy inny. To są szczegóły, ważne szczegóły, ale tak naprawdę, podrzędne wobec całej idei czemu cała ustawa ma służyć. Oprócz wypowiedzi pana redaktora Zientarskiego, na ten temat nie usłyszałem dzisiaj ani słowa, bo cały czas mówi się o interesach.

Podzielałbym również opinię, że całej ustawie trzeba się bardzo dobrze przyjrzeć, bo jest ona bardzo nielogiczna. Może zwrócę uwagę tylko na kilka przykładów. Istnieje jednolity system teleinformatyczny, ale to dyrektor WORD-u sam ma dokonywać wyboru dostawcy systemu w trybie ustawy o zamówieniach publicznych. Przepraszam, skoro system jest jednolity, to jest to wybór jednego systemu wyprodukowanego przez jednego dostawcę. Jak w tej sytuacji ponad czterdzieści wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego ma dokonywać wyboru? Mają wybór, pod warunkiem, że wybiorą ten właśnie system, bo ma być to system jednolity. Szanowni państwo, tak naprawdę w tym tkwi sprzeczność. Może niech minister właściwy do spraw transportu wybierze dostawcę, bo inaczej tworzymy fikcję i będzie jak jest obecnie. Dyrektorzy WORD-ów zostali zmuszeni do przyjęcia dwóch, a właściwie jednego „słusznego" produktu, tylko dlatego, że w rozporządzeniach uwzględniono w sposób pozakonstytucyjny i pozaprawny, że ma być to system oparty na systemie PWPW. Jak mogli dokonywać wyboru, skoro wiadomo było, że rozporządzenia są tak urządzone, że musi obowiązywać jeden system. Nie mam nic przeciwko systemowi PWPW, ale może jak było w ustawie o systemie tachografów cyfrowych, zapisać w ustawie wprost, że to jest spółka w 100% Skarbu Państwa. Zróbmy to porządnie, a nie na takiej zasadzie, że każdy z dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego z osobna ma wybierać jednolity system teleinformatyczny, ale musi wybrać tylko jeden, bo tylko jest ten jeden.

Inna zupełnie nielogiczna kwestia. Tworzy się fundusz, system przeprowadzania części teoretycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy. Dalej jest napisane, na co mają pójść pieniądze funduszu – na rozwijanie systemu teleinformatycznego. Rozumiem,

że fundusz tak naprawdę ma służyć prywatnemu podmiotowi. Pieniądze społeczne, środki finansowe, które normalnie powinny trafić do samorządu, zostały mu zabrane po to, żeby rozwijać system opracowany przez prywatnego dostawcę. To mi się trochę nie mieści w głowie. Rozumiem, że gdyby ze środków gromadzonych na funduszu minister dokonywał zakupów od dostawcy systemu. Co innego kiedy tworzy się fundusz, z którego później finansujemy pytania, a ich dostawcą jest prywatny podmiot.

Oczywiście, w zamierzeniu resortu być może miało być zupełnie inaczej, ale nie znalazło to odzwierciedlenia w projekcie ustawy. Bo skoro tak, to należałoby napisać w ustawie, że minister tworzy bazę pytań egzaminacyjnych i jest ona własnością ministra. I on ma prawa wydawcy pytań, a nie prywatny podmiot. Nie widzę powodu, żeby z pieniędzy państwowych finansować prywatną działalność. Spółka, czy z udziałem Skarbu Państwa czy nie, prowadzi bowiem prywatną, normalną działalność gospodarczą. Tego w ustawie nie ma.

Patrzę na pana dyrektora Twardowskiego, którego lubię i szanuję. Rozumiem, że nie taka była intencja twórców ustawy. Po prostu to powinno znaleźć się w ustawie i łopatologicznie napisane jak mają przebiegać przepływy pieniędzy funduszu i kto ma być właścicielem systemu teleinformatycznego i kto ma mieć do niego prawa. To musi być jasno napisane, żeby się nam znowu nie rozmyło w jakiś dziwnych umowach, a potem wyszła z tego afera z tego powodu, że PWPW jest właścicielem całego systemu, a jest nim tylko dlatego, że w swoim czasie ministerstwo nie zadbało o dostęp do oprogramowania i do prawa jego modyfikacji, a teraz wszystko jest po stronie prywatnego podmiotu.

Takich i podobnych pytań jest dużo i można je będzie postawić w trakcie prac podkomisji, aby poprawić projekt ustawy tak, aby odpowiadał intencjom pomysłodawców. Między innymi by tworzyć fundusz, określając jednak w jaki sposób, kto wybiera system, jaki, co kupuje i na co idą pieniądze funduszu. Ta ustawa nie daje na to odpowiedzi z wyjątkiem tego, że tworzy fundusz z którego gdzieś idą środki, ale gdzie to już nie wiadomo. W podtekście – środki idą na system, który później niby kupuje dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, wybiera go, ale tak naprawdę nie ma w czym wybierać.

To wszystko z mojej strony. Postaram się na posiedzeniu podkomisji szczegółowo ustosunkować do komisyjnego projektu ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Michała Wojtkiewicza.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Bardzo krótko chciałem jeszcze zabrać głos w dyskusji. Poruszyła mnie wypowiedź pana posła Rackiego. Dlaczego starosta ma kontrolować szkoły nauki jazdy? Ktoś przecież wydaje licencje na ich prowadzenie i w interesie właściciela szkoły jest, aby jak najlepiej uczyć kandydatów na kierowców. Inaczej do niego nie przyjdą uczniowie. Nie potrzebna jest podwójna kontrola szkół, tworzenie jakiegoś systemu. Panie pośle Racki, uważam że to jest chyba zbędne. Dziękuję bardzo.

Poseł Józef Racki (PSL):

Ale to działa dobrze, świadczą o tym wyniki…

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Niedobrze. Na czym to polega? Polega na tym, że jeden ma lepsze układy w WORD-ach i innych szkołach nauki jazdy, dlatego u niego egzamin zdaje 80% kandydatów na prawo jazdy, a nie 20%.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę panią poseł Annę Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, naprawdę bym namawiała do spokojnej refleksji. Przypominam sobie dyskusje nad przepisami sprzed bez mała trzech lat i trend, który się zarysował w działaniach rządu. Polegał on na tym, aby z siebie spychać możliwie wszystkie obowiązki i niczym nieuzasadnione przekonanie, że jak rząd z siebie coś zrzuci,

to samo z siebie będzie to działało jak należy. Jak można, będąc zdrowym na ciele i umyśle, wykoncypować, że z ministra właściwego do spraw transportu zdejmuje się odpowiedzialność za treść pytań egzaminacyjnych na prawo jazdy? Przepraszam. I to w państwowym egzaminie na prawo jazdy. Jak można było w ogóle suponować, że czterdzieści kilka wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego jakimś cudem się dogada i wprowadzi jednolity system, a nie taki, który każdemu z nich dogadza z takich czy innych względów. Już nie będę się angażować w cały kontekst korupcyjny wokół spraw teleinformatycznych i systemów teleinformatycznych, który coraz mocniej wychodzi na wierzch.

Przepraszam za wyrażenie, ale to była albo naiwność, głupota, albo już nie wiem co, żeby sądzić, że takie zmiany przynoszą pozytywny skutek. Państwo byliście impregnowani na wszelkie głosy zdrowego rozsądku. Każdy zdrowo myślący człowiek sobie zdaje sprawę, że to właściwy minister powinien trzymać pieczę na pytaniami egzaminacyjnymi i wtedy jest szansa na uzyskanie jakiegoś spójnego systemu. Oczywiście pod warunkiem, że minister będzie się dobrze wywiązywał ze swoich obowiązków. Wylazło szydło z worka po trzech latach. Co mają powiedzieć te tysiące ludzi, którzy w chaosie prawnym i organizacyjnym musieli odbywać szkolenie na kursach na prawo jazdy, stawać do egzaminów? Co mają powiedzieć ci ludzie, którzy pracują w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego? Po prostu najwyższy czas skończyć z tym chaosem. Jeżeli jednak chaos trwa trzy lata, to może potrwać jeszcze trochę dłużej, od tego świat się nie zawali. A może wypadałoby zrobić coś, co będzie się nadawało do dalszego użytku? Chodzi o przygotowanie takich przepisów, które nareszcie wprowadzą porządek. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś jeszcze chciał zabrać głos? Bardzo proszę. Proszę o przedstawienie się.

Prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców Krzysztof Szymański:

Krzysztof Szymański, prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. Szanowni państwo, padło powiedzenie, że nie dbamy o kierowców. Kandydaci na kierowców i kierowcy podnoszą w szkołach swoje kwalifikacje. Spotykamy się także w szkołach z kandydatami na kierowców, którzy przychodzą do nas, aby zdobyć pierwsze prawo jazdy, chcą je uzyskać. Czy system szkolenia jest zły czy dobry? Szkolić czy nie szkolić? Proszę państwa, w większości krajów istnieje obowiązek szkolenia kierowców. U nas zostały stworzone takie mechanizmy kontroli, które co prawda istnieją, ale nie funkcjonują. Pan poseł Racki wskazał, także my o tym mówiliśmy, że w jednym ośrodku szkolenia egzamin na prawo jazdy zdaje 10% kandydatów, a w drugim 80%. To nie zależy od znajomości w WORD-ach. To zależy od całego procesu szkolenia kandydatów na kierowców.

W Niemczech egzaminy na prawo jazdy zdaje około 80% przystępujących do egzaminu. Jeżeli różnica pomiędzy tymi, którzy zdali, a tymi którzy nie zdali egzaminu, wynosi 10% i 80%, to organ nadzoru prowadzi płatną kontrolę, bo za kontrolę się płaci. Kontrolujący sprawdzają przyczyny powodujące, że wyniki egzaminów są niższe o 10%. Istnieje obowiązek ośmiu godzin szkolenia. Ale kursant jeździ przeciętnie 35 godzin.

U nas istnieje obowiązek jazdy 30 godzin – i tyle jeździ przeciętnie kursant. Jest wiele spraw, nad którymi naprawdę trzeba się pochylić. Mieliśmy wielką nadzieję, że jednak przepisy ustawy o kierujących pojazdami coś zmienią, między innymi kwestie nadzoru. Być może to jeszcze zbyt krótki okres funkcjonowania ustawy, bo organa starosty prowadzą dopiero pierwszą kontrolę na podstawie nowych przepisów. Ciągle żyjemy nadzieją, że nastąpi jakaś zmiana i że nadal będzie miał pracę ośrodek dobrze szkolący kierowców i prowadzący działalność 20–30 lat i mający ogromne doświadczenie. Obecnie bowiem system tak funkcjonuje, że ci którzy są dobrzy w szkoleniu, nie mają miejsca na tym rynku. Mają je ci, którzy nie szkolą. Jeżeli cena kursu na prawo jazdy kategorii B dla miejskiego ośrodka pomocy społecznej wynosi 600 złotych, a szkolimy przecież ludzi wymagających szczególnej opieki, to nad czym się zastanawiać. Kurs jest organizowany za cenę 20 zł za godzinę jazdy. Proszę państwa, jest bardzo wiele patologii. Mam ogromną nadzieję, że podczas prac podkomisji zostaną uwzględnione problemy, które zgłaszaliśmy w projekcie 20 czerwca tego roku. Naprawdę, mamy wiedzę i wiemy jak to trzeba zrobić.

Tylko, proszę państwa, wszyscy muszą chcieć to zrobić, bo inaczej będzie źle. Jeżeli przez 30 godzin jazdy młody człowiek znajdzie się w rękach dobrego instruktora, podobnie jak w szkole uczeń w rękach dobrego wychowawcy, to naprawdę można go tak ukształtować, żeby potem był dobrym kierowcą, rozsądnym, pozytywnym. Jeżeli go dobrze nie ukształtujemy i wskażemy mu tylko złe rozwiązania, to niestety, potem na drodze taki kierowca zachowuje się bardzo źle i wszyscy z tego jesteśmy niezadowoleni. Na co dzień to widać na drogach i ulicach. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy jeszcze ktoś z państwa? Bardzo proszę.

Prezes Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców Jan Domasik:

Jan Domasik, prezes Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców. Proszę państwa, tak jak powiedział pan Maciej Wroński i pan Włodzimierz Zientarski – jest to w pewnym stopniu gra interesów przy uchwalaniu zmian czy ustawy, której przepisy już wcześniej weszły w życie. Na tej sali, a jeśli nie na tej, to na innej, zgłaszaliśmy wiele postulatów, które już dużo wcześniej by usprawniły pewne rzeczy. Jeszcze bowiem przed wejściem w życie ustawy o kierujących pojazdami sygnalizowaliśmy problemy, o których wiadomo było już od wielu miesięcy. To przykre, że państwo nas nie słuchaliście.

Przeglądałem materiały i stwierdzam, że posłowie bardzo dbają o wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Sytuacja finansowa tych ośrodków jest państwu bardzo bliska, natomiast kompletnie, może źle powiedziałem, natomiast za mało interesujecie się sytuacją ekonomiczną innych firm szkolących kandydatów na kierowców i samych kierowców. Panie pośle Racki, co do roli psychologa w procesie szkolenia kierowców. Nasz postulat mówi, że jeśli powstanie możliwość wstawienia na egzamin samochodu firmy szkolącej, to załatwimy problem psychologa i problem psychologiczny.

Bardzo bym prosił, żebyście państwo przede wszystkim naprawdę bardzo sprawnie i szybko postarali się przystąpić do dalszych prac legislacyjnych nad komisyjnym projektem i naprawdę nas posłuchali. My mamy dobre intencje. Interesuje nas interes naszego klienta. To nie jest wyłącznie nasz interes. Nie chodzi o to, abyśmy załatwiali swoje sprawy. Spotykamy się na samym dole bezpośrednio z osobami, które zaczynają proces szkolenia i egzaminowania.

Co do egzaminów i wyników – statystyka jest rzeczą płynną. Inaczej się szkoli osobę mającą 60 lat, a inaczej, która ma lat 18. Nie wolno się sugerować tym, że w danym wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego czy w innej firmie, szkolenie jest na takim czy innym poziomie. Zakładam cały czas, że poziomy standardowe są spełniane, natomiast zawsze istnieje prawo do błędów. To nie jest tak, że wszystkie osoby przystępujące do egzaminu na prawo jazdy muszą go zdać. Nigdy tak nie będzie.

Nieraz w swoim życiu zdawaliście państwo egzaminy nie tylko na prawo jazdy i wiecie jak to jest. Miałem okazję szkolić panią doktor psychologii. Powiedziała do mnie: „Panie Janku, ja się w życiu tak nie bałam żadnego egzaminu, jak egzaminu na prawo jazdy. Znając techniki antystresowe, itd. I bardzo mocno ten egzamin przeżyłam".

To jest pewien ewenement w skali życia człowieka, choć jednocześnie egzamin na prawo jazdy, to rzecz normalna. Staramy się naprawdę szkolić solidnie, tylko okazuje się, że w obecnie funkcjonującym systemie dobre firmy muszą wypadać z rynku ze względu na stałe koszty. Stałe koszty mają też wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego i o nie państwo się martwicie. Daję przykład. W funkcjonującej obecnie ustawie szkolenie i prowadzenie warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów przypadło tak zwanym super-ośrodkom. Ludzie zainwestowali po milionie złotych. W projekcie komisyjnym ustawy chcecie państwo dać możliwość prowadzenia takich warsztatów także wojewódzkim ośrodkom ruchu drogowego. Pytam się, dlaczego? A co z tamtymi osobami? Jakie może być zaufanie do państwa ludzi, którzy zainwestowali pieniądze w urządzenie swoich ośrodków? Przecież naprawdę oni musieli zainwestować w ten interes duże pieniądze. Takich ośrodków jest już przynajmniej kilkanaście.

U nas w Izbie spotykamy się z przedstawicielami takimi ośrodków i wiemy, że to środowisko jest naprawdę mocno zaniepokojone nowymi pomysłami. Nie będziemy interpretować, że to jest tylko ich interes. Musi być jakaś stabilność prawa w państwie, która

daje możliwość planowania pracy i jej kontynuowania bez ryzyka, że jutro będę bankrutował. Bo przecież nie chodzi o to, aby doprowadzać te firmy do bankructwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Sekundę, wcześniej do głosu zgłosił się jeden pan. Pozwólcie, proszę państwa, że powiem tylko jedno zdanie. Bardzo proszę, nie licytujmy się kto bardziej i jak realizuje swoje interesy, albo gotowy jest lobować na rzecz swoich interesów. Jest zrozumiałe, że patrząc z różnych stron na sprawę, akurat przy tym projekcie ustawy ogniskuje się wiele problemów. Jeżeli jednak tak to państwo odbieracie, to proszę zauważyć, że w sali jest prezes stowarzyszenia ośrodków egzaminowania i prezes stowarzyszenia ośrodków szkolenia. Zadbałem o to, żeby na posiedzeniu Komisji było państwa bardzo dużo i żeby naprawdę wasz głos został usłyszany. Proszę o merytoryczne podejście do sprawy, a nie licytowanie się kogo bardziej posłowie zaniedbali. Bardzo proszę.

Wiceprezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Kierowca PL Michał Łydka:

Michał Łydka, wiceprezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Kierowca PL. Panie przewodniczący, szanowni państwo, może trochę merytorycznie. Chciałbym się odnieść do tego co powiedział pan poseł Litwiński na temat wzorców z innych krajów.

Proszę państwa, ówczesne jeszcze Ministerstwo Infrastruktury wystąpiło do międzynarodowego stowarzyszenia, które zajmuje się przede wszystkim kwestiami związanymi ze szkoleniem i egzaminowaniem przyszłych kierowców. Stowarzyszenie przeprowadza także audyty, sprawdza, jak odbywa się proces szkolenia w poszczególnych krajach członkowskich. Między innymi w roku 2005, co może już nie przystaje do współczesnych standardów, stowarzyszenie opracowało obszerny raport. Przebadano kilka krajów, między innymi Szwecję. W raporcie zwrócono uwagę, że w Szwecji system szkolenia i egzaminowania jest chyba najlepszy. Najważniejszy wniosek wynikających z raportu był jeden; system szkolenia i egzaminowania musi być spójny. To czego uczy się podczas szkolenia, powinno być egzekwowane także na egzaminie. To bowiem daje najlepsze efekty. W systemie szkolenia należy zwrócić bardziej uwagę na aspekty wynikające z kształtowania prawidłowych zachowań kierowców podczas prowadzenia pojazdu, a mniej na kwestie techniczne. To były dwa podstawowe wnioski wynikające z raportu.

W komisyjnym projekcie ustawy należałoby zwrócić uwagę na to, żeby podkomisja sejmowa, która ma być powołana, przygotowała przepisy pod kątem spójności systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Trzeba zarówno zwrócić uwagę na treść programów szkolenia, jak i na późniejsze wymagania wobec osób zdających egzamin na prawo jazdy. Chodzi o to, aby nauczanie i pytania rekomendowane i sprawdzane podczas egzaminów, były ze sobą spójne i komplementarne. To oznacza, żeby pytania wyczerpywały cały program szkolenia kierowców i następnie żeby egzamin był również elementem szkolenia. Złożyliśmy kilka propozycji z tym związanych. Mam nadzieję, że przynajmniej zostały one przeczytane i zostaną przepracowane podczas posiedzeń podkomisji sejmowej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana prezesa Łukasza Kucharskiego.

Prezes Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego Łukasz Kucharski:

Witam serdecznie. Łukasz Kucharski, prezes Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. Na początek chciałem podziękować serdecznie panu ministrowi za to, że dostrzegł problem 15-procentowego odpisu na fundusz. Dzisiejsza sytuacja finansowa wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego nie jest taka, jaką się być wydaje. Jakkolwiek kuriozalnie to zabrzmi na tej sali, dzisiejsza demografia sprawia, że większość WORD-ów ledwo wiąże koniec z końcem.

Chciałem się również odnieść do wyników uzyskiwanych na egzaminach na prawo jazdy. Problem ten podnoszą przedstawiciele środowiska auto-szkół i bardzo dobrze, że słowa te padły dzisiaj z ust przedstawiciela takiej szkoły. Istotnie jest tak, że różnice pomiędzy wynikami uzyskiwanymi na egzaminach mają się tak jak 10 do 70, a czasem nawet 80%. Złym, najgorszym ogniwem w łańcuchu szkolenia zawsze jest wojewódzki

ośrodek ruchu drogowego. Najłatwiej jest powiedzieć, że ten kto ocenia, to karci. Pytanie brzmi, i taka jest także refleksja, czy kiedy uczeń nie zdaje egzaminu, winna jest komisja egzaminacyjna? To taka refleksja do przemyślenia.

Jeśli chodzi zaś o kontrolę nad szkołami nauki jazdy, to istotnie, istnieją przepisy mówiące, że szkoły należy kontrolować, ale przepisy te nie są egzekwowane. Stąd tak ogromna rozpiętość pomiędzy wynikami egzaminów, czyli tak zwanej zdawalności. Bardzo się cieszę, że został podkreślony sposób kontroli ośrodków szkolenia kierowców wykonywany za naszą zachodnią granicą. My tak bardzo lubimy się porównywać z innymi krajami europejskimi. Istotnie, w cywilizowanych krajach wygląda to w ten sposób, że jeżeli w jakiejś auto-szkole spada tak zwana zdawalność, to momentalnie komisja interesuje się co takiego dzieje w tej auto-szkole, że ktoś nie potrafi przekazać wiedzy kandydatom na kierowców. Nikt nie zastanawia się dlaczego egzaminator próbował w jakiś sposób „oblać" egzaminowanego, tylko dlaczego niewłaściwie wiedza została przekazana egzaminowanemu.

Dzisiaj w Polsce na rynku mamy szeroki wachlarz auto-szkół. Bardzo lubię z nimi współpracować i bardzo cenię dobre auto-szkoły, szkoły z tradycjami. Z takimi, które wiedzą, że szkolenie to tak naprawdę jest przede wszystkim wykład i rzetelne przekazywanie wiedzy, a nie przekazanie kursantom materiałów do kieszeni i tylko i wyłącznie próbne jazdy, bo to oznacza realny zysk dla auto-szkoły. Ktoś kiedyś powiedział, że prowadzenie auto-szkoły, to nie jest biznes, ale ideologia i te słowa należy mieć mocno w pamięci.

Chciałem podziękować za to, że do komisyjnego projektu ustawy wróciła możliwość organizowania przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego trzydniowych warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów nauki jazdy. Poprzednia ustawa zabrała nam tę możliwość, wydaje się, że niesłusznie. Nie chcemy zabierać chleba auto-szkołom, ale uważamy, że powinniśmy mieć możliwość organizowania warsztatów równolegle. Dzisiaj wiele auto-szkół przychodzi do WORD-ów z pytaniem czy takie szkolenia możemy przeprowadzać.

Będąc konsekwentnym, warto przy okazji pozwolić na to, ażeby również równolegle, a nie na zasadzie monopolu, do wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego wróciła ponownie możliwość szkolenia instruktorów i egzaminowania ich. To tyle z mojej strony. Serdecznie dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę.

Głos z sali:

Prosimy do mikrofonu.

Sekretarz Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców Czesław Swaryczewski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, tak się złożyło, że uczestniczyłem w większości posiedzeń Komisji i podkomisji w okresie powstawania ustawy o kierujących pojazdami. Widziałem, jak się to wszystko tworzyło, jak powstawało i jak powstawał twór, o którym dzisiaj rozmawiamy. Pan poseł Jan Tomaka „spinał" wtedy ustawę o kierujących pojazdami, ale jedynie pan poseł Tchórzewski widział problem. Na posiedzeniu plenarnym Sejmu, na którym ustawa została przegłosowana, przewidział sytuacje, jakie się później zdarzyły.

Ponieważ uczestniczyłem w posiedzeniach mogę powiedzieć, że tworząc ustawę widzieliśmy tylko kandydata na kierowcę i jakie ma uzyskać uprawnienia. Trzeba sobie powiedzieć wyraźnie, że nie widzieliśmy mechanizmów szkolenia. W efekcie powstał taki twór, jaki w tej chwili mamy. Mogę z całą stanowczością powiedzieć, że każdy lobował ustawę o kierujących pojazdami, każdy lobował swój interes. Mogą to potwierdzić osoby obecne na sali, które uczestniczyły w posiedzeniach. Lobował każdy, począwszy od rajdowców, skończywszy na psychologach, na dyrektorach WORD-ów itd., itd. Tak to wygląda, proszę państwa. Efekt jest taki jaki jest w tej chwili.

Szanowny panie przewodniczący, chciałem panu powiedzieć jedno, na posiedzenie Komisji zaprosił pan nas czterech czy pięciu. Chcemy wiedzieć, co się dzieje, ale proszę

uwzględnić również to, że obecnie sytuacja w ośrodkach szkolenia kierowców jest katastrofalna.

Proszę państwa, mówi się o wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego, że tylnymi drzwiami załatwili sobie możliwość prowadzenia warsztatów doskonalenia zawodowego. To jest sprawa kuriozalna. Jak można doprowadzić do tego, że w ogóle na ten temat nie rozmawialiśmy? Nie rozmawialiśmy o tym, w jaki sposób do druku sejmowego został wprowadzony przepis, że warsztaty doskonalenia zawodowego prowadzą wyłącznie wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Tymczasem ośrodki te nie posiadają żadnej infrastruktury w tym zakresie, żadnych autobusów, samochodów itd., itd. Tymczasem od super-ośrodków szkolenia wymaga się przeznaczenia na ten cel ogromnych nakładów finansowych. Przecież to jest rzecz nie do przyjęcia.

Bardzo rozsądnym rozwiązaniem jest powołanie podkomisji sejmowej, która rzeczywiście ten problem jakoś rozwiąże. To co dzieje się dzisiaj w kraju będącym w środku Europy woła o pomstę. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Nie widzę dalszych zgłoszeń. Panie ministrze, bardzo proszę o odniesienie się do poruszonych problemów i pytań zadanych pod pana adresem. Później poprosimy jeszcze o głos pana posła-wnioskodawcę. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, chciałem przypomnieć tym wszystkim, którzy odnosili się do stanowiska rządu, że jednocześnie odnosili się do tego jak my widzimy przepisy projektu komisyjnego. To jest bowiem projekt komisyjny, czyli poselski i tak należy go traktować. Naszym celem jest to, aby problemy, o których państwo mówicie, zostały rozwiązane zgodnie z ideą, o której też państwo mówiliście – żeby w projekcie ustawy rzeczą nadrzędną był interes kierowcy czy kandydata na kierowcę. To po pierwsze.

Po drugie, stwarza się wrażenie, jakby w ostatnim okresie czasu został stworzony straszny system funkcjonujący w obszarze kształcenia kandydatów na kierowców oraz w obszarze doskonalenia zawodowego. Przypomnę fakt, że WORD-y odpowiadają za wymienione kwestie i że ośrodki są podporządkowane marszałkom województw i samorządom województw decyzją z 1998 r. Od tamtego czasu mamy w Polsce taki system, w którym marszałkowie województw w sposób bezpośredni odpowiadają za funkcjonowanie WORD-ów. Dlatego osobiście dziwią mnie stwierdzenia, że za funkcjonowanie WORD-ów na nowo powinien odpowiadać rząd, a podejmowane przez nas działania są nakierowane na tworzenie scenariusza, w którym WORD-y w sposób niewłaściwy funkcjonują w strukturze całej administracji państwowej. Akceptujemy taki stan rzeczy.

Zgadzam się z wieloma wypowiedziami w dzisiejszej debacie. Uważam, że obecnie funkcjonujący system należy zmieniać ewolucyjnie, doskonalić i tworzyć lepsze rozwiązania. Uważam, że nie czas na rewolucję, bo z niektórych wypowiedzi można było wysnuć takie wnioski. Warto się zdecydowanie szerzej zastanowić nad tym, jak kształcić w Polsce i jak przygotowywać kandydatów na kierowców, jak to robić lepiej. Warto się też zastanowić nad tym, jaką nową funkcję przypisać wojewódzkim ośrodkom ruchu drogowego, które już się czegoś nauczyły przez ostatnie lata, już coś potrafią, także jak rozszerzyć ich kompetencje, jak wejść w cały obszar kształcenia ściśle związanego z funkcjonowaniem w Polsce oświaty.

Mamy taki problem, młodzi ludzie wyjeżdżający na polskie drogi nie posiadają określonych nawyków, o czym wszyscy mówili. Oni nie mają dobrych nawyków, nie funkcjonują w tym obszarze w taki sposób, jak byśmy tego chcieli. Nie wystarczy sam egzamin na kartę rowerową, na motorower, nie wystarczy sam egzamin na prawo jazdy. Pytanie brzmi: jak zmienić system, żeby każdy korzystający z polskich dróg miał nawyk bezpiecznego poruszania się po nich, miał w głowie zanotowany nawyk, że znaki drogowe trzeba przestrzegać i że bezpieczeństwo na drodze to rzecz święta. Tego do tej pory nie udało się nam osiągnąć.

Dziękuję za to, że państwo namawiacie mnie do otwartości i żeby bardziej zdecydowanie i w sposób szeroki podejść do problemów, których dotyczą przepisy ustawy, żeby nie

mówić tylko o bezpieczeństwie na polskich drogach i o poprawie stanu bezpieczeństwa, mając na myśli jedynie szkoły nauki jazdy, WORD-y oraz wszystkie inne elementy opisane w ustawie o kierujących pojazdami.

18 grudnia odbędzie się spotkanie, w którego przygotowaniu czynny udział bierze pan redaktor Włodzimierz Zientarski, na które zapewne państwo zostaliście zaproszeni. Uważam, że działania powinniśmy prowadzić dwutorowo. Z jednej strony doskonalić funkcjonujący system, który stworzyliśmy, żeby był on lepszy, a z drugiej strony prowadzić prace nad daleko głębszymi zmianami. Ale prace te trzeba prowadzić w taki sposób, ażeby nie zachwiać rzeczywistością, którą stworzyliśmy wcześniej. Ten element państwo również podkreślali w swoich wypowiedziach.

Zgadzam się z tym, że przepisy powinny być bardziej stabilne. Niektóre przepisy spowodowały, że właściciele szkół nauki jazdy śmielej otwierali się na rzeczywistość i z tego tytułu ponosili znaczne wydatki. Jeśli my teraz lekką ręką zmienimy przepisy, burząc pewien porządek, nie będziemy działać na rzecz bezpieczeństwa prowadzenia działalności gospodarczej. Pisząc nowe przepisy i tworząc nowe regulacje, trzeba się zatem też zastanawiać nad konsekwencjami.

W ocenie resortu, chcielibyśmy do problemu podejść w taki sposób: poprawić jak najlepiej to co już funkcjonuje i zrobić to jak najszybciej, żebyście państwo mogli na rynku funkcjonować w sposób naturalny i normalny. Jednocześnie chcielibyśmy prowadzić prace idące zdecydowanie głębiej i dalej. Słusznie państwo mówicie, że konserwacja istniejącego systemu bez szerszej refleksji, jak go poprawić, powoduje sytuację, że na drogach mamy takie zachowania kierowców, jakie mamy i tyle wypadków drogowych, ile mamy.

Można powiedzieć tak: trzeba się nad tym cały czas zastanawiać. To jest proces. Szukamy wzorców, państwo nam podpowiadacie, pokazujecie kraje, które to zrobiły lepiej, ale w których czasami jest inna kultura. Z tego trzeba korzystać. Ustawa, którą chcemy zmienić, nie rozwiąże wszystkich problemów, bo jest ona małym elementem szerszego problemu kształcenia społeczeństwa. Zapraszam do szerszej dyskusji, do rozmowy nie tylko nad rozwiązaniami bieżącymi, ale nad takimi, które będą sięgać głębiej i będą rozwiązaniami systemowymi. Nie chciałbym, abyśmy burzyli to wszystko co było w obowiązujących przepisach i co zostało przez państwa dopracowane. Tworzenie ustawy o kierujących pojazdami trwało w Sejmie kilka lat. To był strasznie trudny problem, między innymi dlatego, że państwo reprezentowaliście często sprzeczne interesy. Stworzenie spójnych przepisów nie było wcale takie łatwe, o czym dobrze wiecie, bo sami w tym uczestniczyliście.

Nie uważam, że porażką tej ustawy jest to, że minister właściwy do spraw transportu nie stworzył certyfikowanej bazy pytań egzaminacyjnych na prawo jazdy. Dla mnie to nie jest porażka ustawy. Bardziej bym się skłaniał do sposobu patrzenia na ustawę, który przedstawił pan poseł Józef Racki. Oczywiście, nie wszystkim koniecznie musi się to podobać. Ale to nie jest porażka tej ustawy. Skoro zdecydowaliśmy, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego są w rękach marszałków województw, to dlaczego mamy monopolizować cały rynek usług informatycznych i tworzyć scenariusz, w którym z góry zamykamy rynek dla innych firm informatycznych. To, że Instytut Transportu Samochodowego, że PWPW zaczęło się tym rynkiem interesować pięć lat temu, nie znaczy, że inne firmy nie mogą na nim funkcjonować. Ja tak nie uważam. Nie jest też winą Instytutu Transportu Samochodowego i PWPW, że tym rynkiem zainteresowali się wcześniej. Nie jestem zwolennikiem zamknięcia tego rynku. To jest trudne, widzę, że pan dyrektor Wroński kręci głową. Zgadzam się, że to jest nawet bardzo trudne, ze względu na to, że musimy to robić w uzgodnieniu ze wszystkimi działaniami, które podejmuje Ministerstwo Spraw Wewnętrznych czy Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji dla ujednolicenia systemu informatycznego. Taki system musi zaoferować strona rządowa w wielu kwestiach, za które odpowiada. Co do tego zgoda. Nie uważam, że akurat element, o którym dzisiaj rozmawiamy, powinien być zarezerwowany tylko i wyłącznie dla strony rządowej. Ja tak nie twierdzę, bo akurat nie ma takiej potrzeby.

Skoro w roku 1998 zdecydowaliśmy się, że WORD-y są w rękach marszałków województw, to nie nakazujmy dyrektorom, nie twórzmy takiego scenariusza, że wszystkie

kwestie za nich rozwiążemy. Dyrektorzy WORD-ów powinni mieć samodzielną pozycję, powinni mieć wiedzę, w jaki system muszą się wpiąć i co muszą zrobić. Pod tym względem mają pewną dowolność wyboru. Myślę, że jeśli w projekcie ustawy jest przepis o jednolitości systemu teleinformatycznego ośrodka egzaminowania, to na pewno trzeba będzie go zmienić. Strona rządowa będzie szła w kierunku pewnej dowolności, o którym teraz powiedziałem. Ze strony dyrektorów WORD-ów konieczna jest wiedza jakie są planowane rozwiązania, żeby wybierając system teleinformatyczny mieli pełne przekonanie, że kandydata na kierowcę nie narażają na to, że później będzie musiał biegać z papierami, zamiast skorzystać z połączenia elektronicznego.

Jak państwo wiecie, nie był to największy problem szkolenia kierowców, bo nie był. Problem tkwi przede wszystkim w trudniejszej obecnie sytuacji finansowej wszystkich uczestników procesu szkolenia kierowców. Wynika on z ogólnej sytuacji na rynku, a także, co do tego zgoda, pewnej komplikacji przepisów, my się do tego przyznajemy. Także jest to efekt sytuacji demograficznej, na którą jednak państwo nie macie wpływu, dlatego trzeba się do niej dostosować i znaleźć właściwe rozwiązania.

Ze swojej strony deklarujemy pełny kontakt ze środowiskiem. Absolutnie nie chcielibyśmy zamykać jakichkolwiek rozwiązań. Natomiast dalsze prace należy prowadzić dwutorowo – maksymalnie poprawić to co obecnie funkcjonuje, żebyście państwo mieli pełną jasność co do tego jak macie działać na rynku. Jednocześnie trzeba pracować nad rozwiązaniami, które doprowadziły inne kraje przez państwa przywoływane, do lepszych rozwiązań i do lepszego efektu finalnego. Wówczas nawet dla pani doktor psycholog egzamin na prawo jazdy nie będzie najbardziej stresującym egzaminem w życiu. Tak naprawdę chodzi o to, żeby każdy poruszający się po polskich drogach był do tego świetnie przygotowany i by wzrosło bezpieczeństwo na polskich drogach, bo to powinien być efekt finalny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu ministrowi. Czy pan poseł-wnioskodawca chce zabrać głos?

Poseł Leszek Aleksandrzak (SLD):

Nie, dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania głosów w dyskusji stwierdzam zakończenie pierwszego czytania komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami. W trakcie pierwszego czytania zostały zgłoszone dwa wnioski. Pytam pana posła Andrzeja Adamczyka czy podtrzymuje swój wniosek, aby dzisiaj rozpatrywać projekt?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, ja nie składałem takiego wniosku.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozumiem. W wypowiedzi wyraził pan przewodniczący stwierdzenie o przeprowadzenie głębokiej dyskusji.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

I głębokiej refleksji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze, dziękuję. Przepraszam, źle pana przewodniczącego zrozumiałem. A zatem w dyskusji sformułowany został jeden wniosek, aby Komisja powołała podkomisję nadzwyczajną do dalszej pracy nad komisyjnym projektem ustawy.

Proponuję, aby poszczególne kluby skierowały do podkomisji: Prawo i Sprawiedliwość – dwóch przedstawicieli, Sojusz Lewicy Demokratycznej – jednego, Polskie Stronnictwo Ludowe – jednego, Twój Ruch – jednego, Solidarna Polska – jednego i Platforma Obywatelska – trzech przedstawicieli.

Klub Prawo i Sprawiedliwość już zgłosił pana posła Bogdana Rzońcę i pana posła Krzysztofa Tchórzewskiego. Ze strony Sojuszu Lewicy Demokratycznej, rzecz jasna, jest pan przewodniczący Leszek Aleksandrzak. Klub Polskiego Stronnictwa Ludowego zgła-

sza pana posła Bartłomieja Bodio, klub Platformy Obywatelskiej pana posła Andrzeja Kanię, pana posła Arkadiusza Litwińskiego i panią poseł Bożennę Bukiewicz. Czy jest ktoś z posłów klubu Twój Ruch? Rozumiem, że pan poseł Paweł Sajak chce kogoś zgłosić. Tak?

Poseł Paweł Sajak (TR):

Tak, oczywiście. W imieniu klubu Twój Ruch zgłaszam kandydaturę pana posła Henryka Kmiecika na członka podkomisji nadzwyczajnej.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Klub Parlamentarny Twój Ruch zgłosił pana posła Henryka Kmiecika. Czy jest ktoś z klubu Solidarna Polska? Nie ma. Wobec powyższego podkomisja będzie bez przedstawiciela tego klubu i będzie liczyła osiem osób. Czy są inne propozycje do składu podkomisji nadzwyczajnej? Nie ma.

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, to uznam, że Komisja Infrastruktury powołała podkomisję nadzwyczajną w składzie, który przed chwilą prezentowałem. Sprzeciwu nie słyszę.

Jeszcze jedno ważne stwierdzenie. W związku z wejściem w życie ustawy o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa, stwierdzam, że nie zgłoszono wniosku o wysłuchanie publiczne. Czy ktoś z państwa chciałby taki wniosek złożyć? Nie słyszę, bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie. Dziękuję za udział, a członków podkomisji nadzwyczajnej proszę o przybliżenie się do prezydium celem wyboru przewodniczącego. Dziękuję.